

狛江市 意見を聴く会 議事概要

日時：平成18年3月19日（日） 15時00分～17時00分

場所：谷戸橋地区センター

主催：国土交通省及び東京都

協力：狛江市

参加者：住民17名

国土交通省	山本 東京外かく環状道路調査事務所長 川端 東京外かく環状道路調査事務所 副所長 鈴木 東京外かく環状道路調査事務所 調査課長
東京都	臼田 外かく環状道路担当課長 藤井 外かく環状道路担当 課長補佐
狛江市	杉山 都市整備部 計画課長 牧野 都市整備部 計画係長

提示資料：①東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方
②手続き及び事業の流れと各段階での検討事項
③外環（関越道～東名高速）計画概念図（1/10～10/10）
④「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」及び「計画概念図」に対するご意見の整理
⑤東京外かく環状道路東京圏自動車専用道路網図
⑥外環ジャーナル第20号、21号、22号
⑦東京外かく環状道路（関越道～東名高速）これまでの検討の総括
⑧東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）環境への影響と保全対策
⑨外環の地上部の街路について

次第：1 開会 2 あいさつ 3 出席者紹介 4 資料説明 5 意見交換 6 閉会

議事概要

1 開会

2 あいさつ

国土交通省

- ・外環については、これまでP1沿線会議や地域にお伺いさせて頂き、現在の状況や考え方等をご説明し、ご意見を伺ってきている。
- ・外環が整備された場合の環境への影響に関して心配する意見が多く、今年の2月に「環境への影響と保全対策」をとりまとめた。それについて説明をし、みなさんからの意見を頂きたい。あわせて、計画の考え方や地域の課題等についての意見も伺いたい。

3 出席者紹介

4 資料説明

5 意見交換

意見：おもな意見は以下のとおり。

【外環の本線について】

- ・本線を地下化した場合、地震が起きた際に地上へ出られなくなるのではないかな。
- ・外環を整備しなくても将来の交通量が減少するなら外環を整備しなくてもいいのではないかな。
- ・外環ができた場合に環八の交通量はどのくらい減少するのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量は何が違うのか。
- ・2年前に提示した将来交通量と現在提示している将来交通量のデータが変わらないのであれば、外環が必要と判断する決め手となったのは何なのか。
- ・外環が必要と判断した根拠は何か。
- ・外環以外の交通対策をもっと検討すべきではないか。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通の中で、外環に関係するものは少ないかもし

れないことをしっかり説明する必要がある。

- ・道路を整備すれば誘発交通が発生するのではないか。過去に開通した環状道路でも都心部や周辺の道路の交通量はほとんど変化していないようであり、渋滞緩和効果は疑わしい。
- ・三環状九放射の道路整備よりも鉄道運賃を半額にした方がCO₂削減効果があるとの国の機関の中間報告がある。さまざまな代替案の検討が必要ではないか。
- ・過去に造った環状道路について、その結果はどうだったのか、その理由は何なのかを検証する必要があるのではないか。
- ・東名以南延伸のために担保されるトンネルはどうなるのか。東名以南も同時に通した方がいいのではないか。トンネルを放置しておくことが心配である。
- ・トンネル内の避難路はどのくらいあるのか。地上から救助は来るのか。非常電話は設置されるのか。
- ・地上に避難する場合、トンネル内の空気は漏れないのか。

(回答：国土交通省)

- ・地下構造物は地上の構造物よりも地震に対して安全であるが、構造が変わるところ、地質が変わるところ、地上につながる場所等は設計をしっかり行い、地震に耐えられる構造にしなければならない。
- ・トンネル内に避難路を確保することが災害時の安全を確保する手段の1つと考えている。
- ・将来、人口や自動車が減少することも将来交通量予測の計算の中で見込んでいる。1990年から2000年の間で交通量は約1割増加しているが、人口はほとんど増加しておらず、人口だけで交通量が決まるものではないと考えている。
- ・外環を整備しなくても環八の将来交通量は周辺道路整備により減少する部分もあるが、外環が整備されることで環八内の通過交通が削減される。
- ・2年前に提示した将来交通量はH11の現況の交通量状況に対し、外環が出来たらどのように交通が変化をするかを示した。P1協議会2年間のとりまとめで将来交通量が出ていないため、必要性の議論が出来なかったとされたため、P1会議で将来交通量を示し、その数値を用いてP1会議で議論をし、昨年9月に改めて外環が必要との結論を出した。その際に、環境への影響がわからないとの意見があり、「環境への影響と保全対策」を提示した。引き続き議論を行っていかねばならないと考えている。
- ・東京の交通問題は非常に複雑で、道路だけで解決できるとは思っていない。さまざまな交通施策を行い、交通需要の削減と容量の拡大を図る必要がある。その考えの中で、外環は交通問題解消に有効であると考えている。
- ・首都圏や東京西部地域の通過交通を削減する点で、外環は効果的である。
- ・外環が整備されると誘発交通が発生するとも考えられるが、外環の交通容量だけ交通量が純増したり、環八の交通量が今よりも増えるとは考えられない。
- ・外環を利用することで東名から関越区間の利便性が増す、環八の通過交通を削減するといった道路の役割分担の効果がある。
- ・23区内の通過交通927万台キロを160万台キロの交通容量の外環で全て削減することはできないが、東京西部地域の交通の流れをスムーズにし、CO₂削減等の効果があるとの観点からも環状道路整備が有効と考えている。
- ・道路だけではなく鉄道など様々な交通機関ができれば経済規模が拡大し、CO₂が増加する論文だと認識しているが、外環が整備されることのみでどの程度CO₂が増加するかは現時点では精度の高い計算ができない。
- ・災害時の避難については、反対車線に避難する連絡坑方式、地下に避難する床版下方式の避難方法を考えている。床版下方式では、避難した地下部分が避難スペースになり、空気圧を調整して煙が入ってこないようにする。避難スペースには消防車や救急車が通行できる。
- ・避難路や非常電話をどのくらいの間隔で設置するかは避難方法や交通量によっ

て変わる。避難路は首都高では400m程度の間隔、山岳トンネルでは700m程度の間隔である。非常電話はアクアラインでは本線道路の下に、山岳トンネルでは路肩に設置している。具体的な設備の検討は設計段階で行う。

- ・東名以南への接続はさまざまな方法が考えられる。分岐合流部を設けることで東名以南延伸への対応はできると考えている。

【インターチェンジ・ジャンクションについて】

- ・東名ジャンクションのランプだけでも現在の東名高速の下に通すことはできないのか。
- ・周辺の大気への影響を考えると東名ジャンクションを地下化してほしい。東名以南に延伸する際にジャンクションを地下にしたほうが効率的ではないか。

(回答：国土交通省)

- ・東名ジャンクションのランプの高さを現在の計画よりも下げると多摩堤通りにぶつかり、多摩堤通りを下げると野川に影響が及び、野川を回避するように多摩堤通りを下げると他の道路が利用できなくなってしまうという問題が生じる。
- ・東名ジャンクションをできるだけ地下に設置しようとする、現在の計画よりも多くの方々に立ち退きが生じてしまう。
- ・東名ジャンクションの高さを低くすることは景観等の点で有効と考えているので、分かりやすい資料を作成して説明したい。
- ・東名ジャンクションは東名高速とつなぐために地上に出る部分が必要だが、東名高速よりも下にしてほしい、東名ジャンクションをもう少し地下化してほしい等の要望を他からも頂いているので検討したい。

【環境影響について】

- ・低周波振動の影響はどうなっているのか。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響はどうなっているのか。
- ・住んでいるマンションの基礎杭への影響はどのくらいと考えているのか。
- ・環境への影響に関する国の説明は、推測のような表現であるため心配である。
- ・外環本線を野川の下に通すことはできないのか。外環本線を野川に寄せた方が地上部への影響は小さいのではないか。
- ・工事中のモニタリングで問題を発見した場合はどうするのか。
- ・動植物への影響を検討する際の判断基準は何なのか。工事中に予測よりも大きな影響が生じた場合は本当に工事を中止するのか、あるいはどのような対策をとるのか。
- ・どの時点で環境への影響の判断をするのか。工事が始まってからでは遅いのではないか。
- ・オオタカ等の専門家の選定は誰が行うのか。事業者だけで選ぶべきではないのではないか。
- ・工事中の周辺への影響をどう考えているのか。
- ・工事車両による大気への影響が心配である。
- ・東名ジャンクション周辺の騒音や景観への影響を懸念している。
- ・環境への影響の予測値が環境基準値とほとんど変わらないので心配である。数値に余裕がなければ外環を整備すべきではないのではないか。
- ・現在のルートを野川を挟んで反対側にする等の変更を行ったほうが湧水やオオタカ、ホタル、カワセミ等への影響は小さくなるのではないか。

(回答：国土交通省)

- ・低周波振動による影響は類似事例から予測をしている。86~98dbと予測しており、保全目標値を達成できると考えている。
- ・地下から伝わる振動の地上構造物への影響は、30db前後と非常に小さいと予

測している。

- ・懸念されているマンションの基礎杭は約15mと聞いているが、マンションの基礎杭とトンネルの距離は約30m確保される。4mから6mの土被りでも、振動の影響が30db前後のために影響は小さいと考えられる。
- ・トンネルの設計時に、基礎杭に影響しないよう検討していく。
- ・本線が大深度の部分では地上への影響はないと考えている。大深度以外の部分での地上構造物への影響と野川への影響を考えて、昭和41年の都市計画線内に極力おさめるルートを考えているが、検討を行いたい。
- ・工事中のモニタリングで後に問題を発見した場合は、工事を一時中止する等の対応をとることになる。
- ・法律等に指定されている種が影響を受けるかどうかを判断し、生息環境など動物で4つ、植物で5つの判断基準に対して保全対策がとれるかどうかで考えている。オオタカに関しては、専門家の意見や判断をいただいている。
- ・環境影響評価の際に環境影響評価審議会という都の環境を専門とする部局が、都民の生活環境や自然環境を守るとの視点から影響の評価をする。
- ・事業実施の段階で、事業者が選定した地下水の専門家による委員会等を設置し、モニタリングや対策を検討している事例もある。
- ・東名ジャンクション周辺ではピーク時で1日に2000台の工事車両が往来する。東名高速を極力利用する等の工夫をする。また工事車両による粉じんを散水して抑える等の対策をとる。工事中の騒音が環境基準を達成できない箇所には防音パネルを設置する等の対応をする。工事を実施する段階で住民に説明をしながら進めていく。
- ・現状で環境が悪いと、外環による影響が加わることで影響の数値が環境基準に近い値となる箇所がある。
- ・現段階では環境基準を守ることを基準に比較をしている。
- ・東名以南も地下で本線を通すことになると考えられるため、東名以南に地下で接続できる設計をしている。
- ・国分寺崖線の地下水の流れを阻害しないような対策をとる必要があると考えている。オオタカの生息地では、外環は地下を通るためオオタカへの影響はないと考えている。

【進め方について】

- ・第三者である専門家の意見を聞いてから計画を進めるべきではないか。

(回答：国土交通省)

- ・環境影響の予測評価や現地調査を行う際も、専門家の意見を聞き、妥当との評価を頂きながらやっている。
- ・事業者側として現段階で自信をもって数値等を示している。事業者とは別の立場からのチェックが必要との観点から、環境影響評価の手続きがある。